Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

34 084

Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EU) nr. 390/2013 en Verordening (EU) nr. 391/2013 inzake heffingen en prestaties in het kader van luchtvaartnavigatiediensten alsmede Verordening (EU) nr. 996/2010 inzake noodplanverplichtingen in het kader van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

Nr. 5

VERSLAG
Vastgesteld 22 januari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart. Deze leden hebben geen verdere vragen en opmerkingen over dit voorstel.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart. Deze wijziging roept de nodige vragen op bij deze leden.

kst-34084-5
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart. Deze leden hebben evenwel op verschillende punten vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart. Deze leden zijn een groot voorstander van een Single European Sky om de dienstverlening en het gebruik van het luchtruim te vergroten, efficiënter en schoner te maken. Toch hebben zij nog enkele vragen over voorliggend wetsvoorstel.

Algemeen deel

De leden van de CDA-fractie hebben de indruk dat Nederland snel is met de implementatie van deze Europese regels. Graag vernemen zij of dat juist is, hoe ver andere lidstaten zijn en of snelle invoering Nederland in een nadelige positie brengt ten opzichte van de andere Europese lidstaten.

Luchtvaartnavigatieverordeningen

De leden van de SP-fractie vragen hoe een nieuwe vergoedingenverordening op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten in de praktijk zal bijdragen aan een optimaal gebruik van het luchtruim. Deze leden constateren dat er momenteel vaak een iets langere route wordt gekozen om zo bijvoorbeeld het luchtruim boven Oostenrijk en Duitsland zoveel mogelijk te mijden vanwege de hogere kosten die deze landen in rekening brengen voor het gebruik van onder andere de luchtverkeersleiding. Deze leden vragen daarom of het optimaal gebruik maken van het luchtruim ook betekent dat de tarieven voor luchtvaartnavigatiediensten meer geharmoniseerd moeten worden.

De leden van de SP-fractie vinden de langetermijndoelstelling van het Single European Sky-project onrealistisch. Het verdrievoudigen van de capaciteit van het luchtruim, het verbeteren van de veiligheid met een factor tien, het verlagen van de milieubelasting met tien procent en vervolgens het verminderen van de kosten voor de luchtverkeersleiding met 50 procent is volgens deze leden pure luchtfietserij. Op welke termijn zou dit gerealiseerd moeten worden en waar zijn deze cijfers op gebaseerd, zo vragen deze leden. Deze leden vinden dat de vraag gesteld mag worden of wij dit op termijn wel in Nederland willen gaan faciliteren. Tot hoe ver mogen Schiphol en andere luchthavens doorgroeien om deze doelstellingen van de Single Europese Sky uiteindelijk te realiseren?

De leden van de SP-fractie zien niets in de verplichting om prestatieplannen op te stellen voor een periode van vijf jaar, waarbij moet worden aangegeven hoe de absurde doelstellingen van de Europese Commissie gerealiseerd gaan worden. Deze leden zien niet in hoe het mogelijk is om op de drukste delen van het luchtruim van Europa een verdrievoudiging van de capaciteit te realiseren.

De leden van de CDA-fractie zijn warm voorstanders van een spoedige invoering van één Europees luchtruim (Single European Sky). Kan de invoering van deze wetswijziging op enigerlei wijze een belemmering zijn voor de invoering van de Single European Sky, zo vragen zij.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de verschillende verordeningen zich tot elkaar verhouden. Leidt bijvoorbeeld de vergoedingenverordening, die lidstaten verplicht tot het invoeren van financiële regelingen om kostenefficiëntie en een optimaal capaciteitsgebruik te stimuleren, niet

tot een negatief effect op de veiligheid? Is er een hiërarchie in de verordeningen, zo vragen deze leden.

Modulering luchtvaartnavigatieheffingen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het wetsvoorstel in artikel I, onderdeel B onder 6 de mogelijkheid schept voor modulering van luchtvaartnavigatieheffingen. Zal er van deze mogelijkheid gebruik worden gemaakt, zo vragen deze leden. Zo ja, wat zijn de criteria om tot modulatie over te gaan?

Ook de leden van de CDA-fractie kunnen uit de memorie van toelichting niet opmaken of de Staatssecretaris voornemens is gebruik te maken van de mogelijkheid om heffingen te differentiëren. Dat wordt immers mogelijk met het oog op een optimaal gebruik van de luchtvaartnavigatiediensten, het verminderen van het milieueffect van de luchtvaart, het verhogen van de efficiëntie of de invoering van de Single European Sky.

Onderzoeksverordening

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Raad van State in haar advies over het wetsvoorstel opmerkt dat de rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid ten onrechte regels bevat voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, aangezien deze ook al in de (rechtstreeks werkende) onderzoeksverordening zijn opgenomen. De regering verdedigt deze keuze door te verwijzen naar het feit dat deze regels ook gelden voor de overzeese delen van het Koninkrijk, waarvoor de onderzoeksverordening niet geldt. Waarom is er niet voor gekozen om in het wetsvoorstel een uitzonderingsbepaling op te nemen voor die delen van het Koninkrijk die onder de onderzoeksverordening vallen, om zo samenloop van bepalingen te voorkomen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen hoeveel luchtvaartbedrijven thans in aanmerking zouden komen voor handhaving met bestuursdwang omdat ze niet beschikken over een adequaat noodplan, dan wel een bestuurlijke boete omdat het noodplan niet wordt nageleefd.

De leden van de CDA-fractie grijpen deze mogelijkheid aan om de regering te vragen welke wijzigingen nu zijn ingezet naar aanleiding van de aanslag op de MH17 en wat de verdere tijdsplanning daarvan is. Deze leden denken hierbij aan noodplannen, maar ook aan informatievoorziening aan luchtvaartmaatschappijen, verplichting van luchtvaartmaatschappijen om te vertellen waar ze vliegen en hoe ze dat veilig doen en rechten van passagiers om niet met een vlucht mee te gaan en restitutie te vragen als er toch over onveilig gebied gevlogen wordt. Graag zien deze leden een toelichting op elk van deze punten.

Noodplan

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de invulling van het aangekondigde noodplan van voor de luchtvaart zal afronden en wanneer het noodplan in de praktijk kan worden gehanteerd.

De leden van de D66-fractie lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu momenteel bezig is met de invulling van het noodplan voor de

luchtvaart. Deze leden vragen wat op dit moment de status en de planning van dit noodplan is en wat de reikwijdte ervan is. Welke aspecten en partijen zullen onder dit noodplan vallen, zo vragen deze leden.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink